

F E D E S P E D I

In collaborazione con

C C I - C R E D I M P E X

**La revisione 2007 delle Norme ed Usi Uniformi
della CCI sui Crediti Documentari
(UCP 600)**

Venezia, 10 ottobre 2007

La revisione 2007 delle Norme ed Usi Uniformi della CCI sui Crediti Documentari (UCP 600)

1. Introduzione:

E' superfluo precisare che questo intervento ha carattere esclusivamente giuridico e che esso si svilupperà su due piani diversi: il primo di carattere generico e volto a illustrare la rilevanza giuridica di tutte le norme elaborate dalla Camera di Commercio Internazionale; il secondo, più specifico, diretto ad evidenziare le novità sotto il profilo giuridico di questa nuova edizione delle UCP, fornendo indicazioni anche sulle ragioni che hanno determinato le scelte effettuate in questa occasione.

2. Il pensiero della Corte di Cassazione sulle Norme della Camera di Commercio Internazionale:

Prima di tutto sembra opportuno analizzare lo stato attuale della giurisprudenza in materia di *"usi"* ricordando che il codice civile italiano fa riferimento agli usi sotto due diversi profili:

a. all'art. 1 delle disposizioni preliminari in cui afferma, individuando le

"fonti del diritto" che sono considerate tali:

"1) le leggi;

2) i regolamenti;

3) le norme corporative (peraltro abrogate dopo la caduta del regime fascista)

4) gli usi",

cui si collega l'art. 9 delle stesse disposizioni, secondo cui *“gli usi pubblicati nelle raccolte ufficiali degli enti e degli organi a ciò autorizzati si presumono esistenti fino a prova contraria”*;

- b. l'art. 1340 in cui invece, disciplinando le cosiddette *“clausole d'uso”*, si afferma quanto segue: *“le clausole d'uso s'intendono inserite nel contratto, se non risulta che non sono state volute dalle parti”*.

Malgrado l'apparente somiglianza delle due tipologie degli usi così definiti, essi sono in realtà profondamente diversi in quanto, come affermato, ad esempio, in una sentenza della Corte di Cassazione in data 2 febbraio 1996, n. 900, gli usi negoziali o di fatto - che, in quanto tali, si distinguono dagli usi normativi, caratterizzati dai requisiti della generalità nonché dalla *“opinio iuris ac necessitatis”* (e cioè dalla convinzione che essi costituiscano norme di leggi e che la loro applicazione sia necessaria) - sono suscettibili di inserzione automatica nei contratti come clausole d'uso e si caratterizzano per il solo fatto della reiterazione, nei confronti di una collettività, più o meno ampia, di un certo comportamento, effettuato spontaneamente in relazione ad una prassi consolidata.

Ne consegue che gli usi normativi o giuridici si identificano per il fatto che corrispondono a comportamenti costantemente praticati nella convinzione che essi siano prescritti e che, quindi, essendo imposti, non siano frutto di una libera scelta, mentre gli usi contrattuali si identificano per il fatto di corrispondere a clausole generalmente inserite in un determinato tipo di contratto a seguito di una libera scelta dei contraenti e non con la convinzione che esse siano obbligatorie, grazie ad una prassi abitudinaria

e consolidata, che induce a considerarle volute dalle parti anche se esse non le richiamano esplicitamente.

In altre parole mentre gli usi normativi o giuridici acquistano efficacia indipendentemente da una manifestazione di volontà, per il solo fatto di essere considerati obbligatori e vincolanti, gli usi contrattuali acquistano efficacia per effetto della volontà manifestata dalle parti, anche in modo tacito, ed anche in mancanza di un'esplicita manifestazione di volontà in tal senso, per il solo fatto che vengono comunemente applicati e seguiti in quello specifico settore.

Fatta tale precisazione risultano meglio comprensibili le più recenti sentenze della Corte di Cassazione in materia di efficacia giuridica delle norme elaborate dalla Camera di Commercio Internazionale, in cui si leggono le seguenti affermazioni:

A. Sentenza della 1^a Sezione in data 8 marzo 1996, n. 1842:

“Quanto alla dedotta disapplicazione dell'art. 54 delle Norme ed usi uniformi della Camera di commercio internazionale, è sufficiente richiamare la giurisprudenza di questa Corte secondo cui non si tratta di usi giuridici o normativi, ma di clausole d'uso integrative della volontà dei contraenti, sicché la loro violazione o falsa applicazione non è denunciabile in sede di legittimità”;

B. Sentenza della 3^a Sezione in data 10 giugno 1983, n. 3992:

“Le norme e gli usi uniformi relativi ai crediti documentari della Camera di Commercio Internazionale non sono usi giuridici o normativi, ma costituiscono clausole d'uso, integrative della volontà negoziale dei contraenti ai sensi dell'art. 1340 c.c.”;

C. Sentenza della 3^a Sezione in data 6 febbraio 1982, n. 693:

“Le regole e gli usi uniformi relativi ai crediti documentali, di cui alla raccolta della Camera di Commercio Internazionale, così come le cosiddette norme sui servizi bancari d'incasso ed accettazione d'effetti, documenti ed assegni in Italia ed all'estero, sono prive, in difetto d'assunzione a rango di diritto obiettivo, di forza normativa generale nell'ordinamento dello Stato, sicché la loro violazione o falsa applicazione non è denunciabile in sede di legittimità, a norma dell'art. 360 n. 3 c.p.c.”.

3. Fondamenti dell'efficacia giuridica delle “Norme ed Usi Uniformi relativi ai Crediti Documentari”:

Come risulta dall'analisi degli orientamenti espressi dalla Corte di Cassazione in materia, la prima fonte cui è possibile fare riferimento per sostenere l'efficacia giuridica delle Norme elaborate dalla Camera di Commercio Internazionale e, nel caso, specifico, delle “Norme ed Usi Uniformi relativi ai Crediti Documentari”, è quindi costituita dall'art. 1340 del Codice civile nei termini – e con i limiti – sopra precisati.

Non si tratta peraltro dell'unica fonte cui sia possibile fare riferimento in quanto una forte spinta al riconoscimento dell'efficacia giuridica di semplici regole e pratiche consuetudinarie senza necessità di ricorrere alla legge, è anche offerta dal cosiddetto diritto uniforme e cioè dalle Convenzioni Internazionali.

In tal senso appare altamente significativo il 2° comma dell'art. 9 della Convenzione delle Nazioni Unite sui contratti di vendita internazionale, approvata a Vienna l'11 aprile 1980 ed entrata in vigore il 1° gennaio 1988

allorché ha raggiunto il numero di adesioni necessario per determinare tale effetto, che è stata approvata e resa esecutiva in Italia con legge 11 dicembre 1985, n. 765.

Tale disposizione, infatti, dispone espressamente quanto segue nel testo inglese:

“(1) The parties are bound by any usage to which they have agreed and by any practices which they have established between themselves.

(2) The parties are considered, unless otherwise agreed, to have impliedly made applicable the their contract or its formation a usage of which the parties knew or ought to have known and which in international trade is widely known to, and regularly observed, by parties to contract of the type involved in the particular trade concerned”.

Secondo una traduzione non ufficiale, ma sicuramente attendibile, tale norma suona in italiano in questi termini:

(1) Le parti sono vincolate dagli usi che hanno accettato e alle pratiche che si sono instaurate tra loro:

(2) Salvo patto contrario, le parti si reputano avere implicitamente reso applicabile al loro contratto o alla sua formazione gli usi dei quali esse erano a conoscenza o che avrebbero dovuto conoscere e che nel commercio internazionale sono generalmente riconosciuti e regolarmente osservati dalle parti di contratti dello stesso tipo nel settore commerciale considerato”.

Non occorre spendere molte parole per sottolineare l'importanza di questa disposizione in quanto:

- a. da un lato si tratta di una disposizione contenuta in una Convenzione internazionale cui lo Stato italiano ha prestato adesione e che, per effetto di tale adesione è entrata a far parte a pieno titolo dell'ordinamento interno, con tutte le conseguenze che da ciò derivano;
- b. da un altro lato, e proprio perché si tratta di una norma convenzionale, la sua efficacia giuridica è addirittura superiore a quella delle disposizioni di diritto interno, essendo stato ripetutamente affermato anche dalla Corte di Cassazione, oltre che dall'unanime dottrina, che le norme convenzionali sono norme "*di applicazione necessaria*" ovvero "*di ordine pubblico*", cosicché esse hanno grado superiore alle altre e sono quindi applicabili come tali anche senza necessità di una specifica previsione (cfr. a tale proposito le sentenze della Corte di Cassazione rispettivamente in data 13 ottobre 1958, n. 3225 ed in data 22 giugno 1961, n. 1505).

Accanto ai tali principi già affermati ed applicati e da cui, quindi, non può prescindere, occorre anche tener conto della forte pressione in atto a livello internazionale per affermare e riconoscere sempre di più l'esistenza e l'efficacia di un tipo di ordinamento che prescinde completamente da quelli esistenti e consolidati a livello nazionale.

Si tratta più precisamente della cosiddetta "*lex mercatoria*", già riconosciuta e applicata in epoca medioevale, che si sostanzia ancora una volta negli usi e nelle prassi comunemente applicate e seguite sui mercati (e da ciò deriva il nome con cui viene identificata) diretta ad attribuire rilevanza negli scambi internazionali più alle prassi comunemente riconosciute ed applicate che a disposizioni normative formali.

La tendenza cui viene fatto riferimento costituisce una conseguenza inevitabile dell'allargamento dei mercati, e cioè della cosiddetta globalizzazione, la quale ha reso (e rende) impraticabili le norme dei singoli stati, le quali presentano il grave inconveniente di operare solo nel ristretto ambito territoriale dello Stato da cui sono state emanate, il che vale a renderle inapplicabili negli scambi internazionali e sono anzi fonte di conflitti tra ordinamenti diversi, che possono essere superati solo facendo riferimento ad una normativa più ampia (e, quindi, totalmente avulsa da quella dei singoli stati) in modo tale da essere comprensibile per tutti e comune a tutti.

Sull'evoluzione in corso in tale settore mi pare necessario rimandare, per consentire un approfondimento di tali tematiche, allo studio di un profondo conoscitore della materia, Michael Joachim Bonell, tratto dal Digesto delle discipline privatistiche edito dalla Utet, sotto la voce "*lex mercatoria*", allegato alla presente relazione per non perderne il contenuto e i profili maggiormente interessanti.

In sostanza, quindi, l'efficacia delle UCP 600 sembra indiscutibile e ciò rende finalmente possibile affrontare il contenuto di tali norme, verificandone il cambiamento rispetto alle precedenti edizioni, con riferimento specifico a quanto attiene al trasporto ed ai documenti emessi in occasione dello svolgimento di tale attività.

4. Principali innovazioni delle UCP 600 rispetto alle Norme precedenti per quanto attiene al settore dei trasporti:

Prima di scendere ad un'analisi dettagliata di quanto annunciato dal titolo di questo paragrafo, mi pare necessario riflettere sulle ragioni che hanno determinato i cambiamenti, notevolmente cospicui, che è possibile riscontrare nelle varie e successive edizioni delle Norme ed Usi Uniformi relativi a Crediti documentari per quanto attiene ai documenti di trasporto.

Si dà il caso che negli ultimi 35 anni (tale è sostanzialmente il lasso di tempo che intercorre tra l'edizione 290 delle Norme, entrata in vigore il 1° ottobre 1975, e l'edizione 600, entrata in vigore il 1° luglio 2007) il trasporto e, in particolare, il trasporto marittimo, ha subito un'evoluzione che non trova precedenti nella storia, neppure in presenza di scoperte apparentemente più sensazionali, come la trasformazione della navigazione a vela nella navigazione a vapore.

Tale trasformazione non ha infatti inciso solo sul mezzo utilizzato per eseguire il trasporto ma sul trasporto stesso e sui beni che ne formano oggetto, rendendo obsoleto tutto quanto legato o connesso al trasporto, ivi comprese le norme, gli usi, le prassi ad esso relativi.

Si tratta dell'utilizzo del contenitore, il quale:

- ha comportato profonde modifiche strutturali nei veicoli destinati al trasporto, non solo per quelli destinati al trasporto marittimo, ma anche per quelli stradali e ferroviari;
- ha comportato profonde modifiche nelle strutture fisse connesse all'attività di trasporto, soprattutto per quanto attiene alle aree portuali ed agli impianti di sollevamento;
- ha consentito di sviluppare il trasporto cosiddetto "*groupage*" in virtù del quale vari tipi di merci dirette a diversi destinatari vengono

introdotte in un unico contenitore e fatte viaggiare con lo stesso veicolo in attesa di essere poi distribuite a destino ai vari interessati;

- ha consentito di attuare il cosiddetto trasporto “*da porta a porta*”, inducendo i vettori di una certa tipologia (prevalentemente i vettori marittimi) ad assumere direttamente l’esecuzione di altre tratte del trasporto;
- ha consentito (e, per quanto attiene alle navi porta contenitori, ha imposto) il trasporto delle merci sopra coperta;
- ha imposto frequentemente il trasbordo dei containers da una nave all’altra in quanto il progressivo gigantismo delle navi e le esigenze di velocizzazione dei trasporti, hanno impedito alle navi di toccare tutti i porti, inducendo a limitare lo scalo ne soli porti attrezzati per navi di grande portata;
- ha eliminato completamente dal mercato varie categorie di operatori (magazzini portuali; cooperative di facchinaggio; ecc.) che nel passato ricoprivano un ruolo primario nello svolgimento dei trasporti.

Con specifico riferimento al documento di trasporto occorre anche segnalare che l’introduzione del container ha impedito al vettore di emettere un documento di trasporto per ogni singola partita di merce stivata nel container; ha reso impossibile la verifica dello stato e delle condizioni delle merci sia nel momento della loro presa in carico, sia nel momento dello sbarco; ha quindi determinato una vera e propria rivoluzione con effetti anche sulla negoziazione dei documenti.

Fatte queste precisazioni di natura preliminare e passando finalmente all'esame delle novità introdotte dalla nuova edizione delle UCP, mi pare necessario segnalare:

a. nelle UCP 500 l'esposizione delle norme relative ai documenti di trasporto aveva inizio con l'articolo 23 dedicato alla polizza di carico marittima/oceanica, mentre nell'edizione 600 il primo articolo dedicato a questa tipologia di documenti è il 19, intitolato *"Documento di trasporto relativo ad almeno due diversi modi di trasporto"*.

Si tratta di una semplice modifica di layout, dietro alla quale è peraltro agevole intravedere una mutata realtà che attribuisce il primo posto ai trasporti multimodali.

b. Nelle UCP 500 esisteva un articolo specifico, e più precisamente l'articolo 30, destinato ai *"documenti di trasporto emessi da spedizioniere"*.

Tale norma è addirittura scomparsa dal testo delle UCP 600 nella parte dedicata ai documenti di trasporto, ed è stata invece trasferita nell'art. 14, intitolato *"Criteri generali per l'esame dei documenti"* in cui è contenuto un paragrafo, contrassegnato con la lettera l), in cui si afferma che *"un documento di trasporto può essere emesso da un qualunque soggetto diverso dal vettore, proprietario comandante o noleggiatore a condizione che il documento di trasporto rispetti quanto previsto agli articoli 19, 20, 21, 22, 23 o 24 delle presenti norme"*.

Anche in questo caso, quindi, l'applicazione di un principio che, in ogni caso, era stato introdotto nelle UCP 500 a fatica (è bene ricordare che la lettera d) dell'art 25 delle UCP 500 affermava che *"salvo che il*

credito non disponga diversamente, le banche rifiuteranno un documento di trasporto emesso da spedizioniere, a meno che non si tratti della <Polizza di carico per trasporti combinati della Fiata> (Fiata Combined transport bill of lading approvata dalla Camera di Commercio Internazionale) o a meno che il documento non indichi che esso è stato emesso da spedizioniere in qualità di vettore o di agente di un determinato vettore”, risulta definitivamente superato;

- c. Proseguendo la strada già tracciata nelle UCP 500, le UCP 600 dedicano un intero articolo, intitolato *“Documento di trasporto marittimo non negoziabile”* (e cioè tutto l’art. 21) a tale tipo di documento mentre nelle UCP 500 la norma di riferimento è costituita dall’art. 24, ma mentre le UCP 500 facevano riferimento alla *“lettera di trasporto marittima non negoziabile”*, le UCP 600 si riferiscono invece al *“documento di trasporto marittimo non negoziabile”*;
- d. È stata innovata anche la disciplina del trasbordo, come emerge chiaramente da un confronto tra l’art. 23, lettere b), c) e d) delle UCP 500 e il corrispondente art. 20, lettere b), c) e d) delle UCP 600.
- e. Ancor più rilevante risulta l’innovazione relativa ai cosiddetti documenti “netti” che sono sempre stati fonte di controversie.

Anche qui il confronto tra il testo dell’art. 32 delle UCP 500 con quello dell’art. 27 delle UCP 600 conferma l’esistenza del mutamento e consente di valutarne l’entità e le conseguenze.

5. Conclusione:

La modifica delle UCP impone alcune considerazioni:

- a. diventa sempre più importante conoscere questa normativa anche in relazione alla maggior rilevanza giudica che essa ha assunto e è destinata ad assumere, tenendo presente che le istituzioni bancarie costituiscono all'interno della Camera di Commercio Internazionale un'ossatura fondamentale, oltre ad avere una capillare diffusione in tutti gli angoli del pianeta, cosicché è logico prevedere che esse conoscano tali Norme più di altri soggetti;
- b. la sensazione che si ricava dalla lettura delle varie edizioni delle UCP (e tale sensazione è ancora maggiore se si risale ancora più indietro nel tempo) è che i cavilli di natura formale vadano perdendo valore e che, quindi, si debba avere riguardo più alla sostanza dei rapporti che alla forma.
- Ciò è sicuramente un motivo di maggior impegno per il sistema bancario, cui viene richiesta un'attenzione ed una cura molto più attenta e vigile: ma è anche motivo di impegno per gli operatori di trasporto che debbono innanzi tutto conoscere esattamente il valore dei documenti che emettono e gli effetti che essi sono in grado di produrre, cosicché debbono prestare massima attenzione ai documenti stessi onde essere certi che essi corrispondano esattamente alla realtà in essi rappresentata;
- c. in sostanza anche relativamente ai rapporti inerenti all'emissione ed alla negoziazione dei documenti di trasporto viene richiesto un elevato grado di professionalità, nella consapevolezza dei danni che possono derivare dal mancato rispetto di parametri di attenta professionalità.

E' quindi logico sperare che la sfida aperta dalla revisione delle UCP trovi tutti i soggetti coinvolti nella filiera del trasporto e del commercio internazionale pronti ad affrontarla ed a vincerla.

- Avv. Emilio Fadda -

Via Assarotti 19/5 - 16122 GENOVA
Tel. 010888782/8393656 – Fax 010812987
e-mail: studiofadda@split.it
Corso Italia 8 - 20122 MILANO
Tel. 02 72080571 - Fax 02 877304